



# Gemeente Maastricht

> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

Aan de fractie van PVM  
mevrouw H.A.M. Meese-van der Venne

BEZOEKADRES  
Mosae Forum 10  
6211 DW Maastricht

POSTADRES  
Postbus 1992  
6201 BZ Maastricht

**ONDERWERP**

Vragen ex art. 48 RvO inzake vluchtroute  
gehandicapten in de Koning Willem-  
Alexandertunnel

**BEHANDELD DOOR**

HJS (Hub) Janssen

**E-MAILADRES**

hub.janssen@maastricht.nl

**DATUM**

20 december 2016

**VERZONDEN 22 DEC. 2016**

**TELEFOONNUMMER**

043 350 4433

**FAXNUMMER**

043 - 350 4448

**BIJLAGEN**

1

**ONZE REFERENTIE**

2016.38557

**UW REFERENTIE**

---

Geachte mevrouw Meese-van der Venne,

Onderstaand treft U de beantwoording aan van de vragen die uw fractie gesteld heeft in kader van artikel 48 van het Reglement van Orde:

**Vraag 1:**

Bent u op de hoogte dat er voor de schuifdeuren die toegang verschaffen naar de vluchttunnel een optrede is?

Zo ja, wat is er gedaan zodat automobilisten die afhankelijk zijn van hun rolstoel hier zelfstandig gebruik van kunnen maken?

**Antwoord 1:**

*Ja, het College is bekend met de optrede voor de vluchtdeuren.*

*Aan de vluchtdeuren zijn beugels / handgrepen aangebracht t.b.v. ondersteuning voor een veilig gebruik. Losse onderdelen (bijv. oprijplaten) zijn niet aanwezig. Bij het ontwerpen van de tunnel zijn diverse veiligheidsaspecten van belang. Naast bijvoorbeeld constructieve veiligheid dient de tunnel ook verkeersveilig te worden ontworpen.*

*Vanuit verkeersveiligheid dient een verkeerstunnel zodanig ontworpen te zijn en ingericht dat voorkomen wordt dat er obstakels in de tunnel worden aangebracht die de kans op ongevallen vergroten. Onderbrekingen in de tunnelwand, en of in de barrier (betonnen kering) langs de tunnelwand, dienen, als deze zich op rijvloerhoogte bevinden, aan de verkeerszijde te worden voorzien van een zogenaamde "step". Deze "step" zorgt er voor dat een voertuig dat zich richting de onderbreking van de tunnelwand bevindt en in aanraking zou komen met de opening, door de "step" tijdig gekeerd- en geleid wordt langs de tunnelwand. Zou deze "step" niet aanwezig zijn dan zou het voertuig in de inham rijden met alle gevolgen van dien. De "step" is een verhoging die moet voldoen aan de hiervoor vastgestelde afmeting en schuinite.*

*Bij de vluchtdeuren is er sprake van een dergelijke onderbreking van de tunnelwand. Vanuit oogpunt van verkeersveiligheid moet deze vluchtgang dus aan de verkeerszijde beschermd worden door een "step". Hierdoor is het niet mogelijk om middels een helling toegang tot de vluchtroute te krijgen. Immers met een helling zou er een obstakel worden aangebracht en zou de onderbreking niet meer beschermd zijn.*

Vragen ex art. 48 RvO



DATUM  
20 december 2016

*In het bijgevoegde voorbeeldplaatje is duidelijk zichtbaar dat de "step" onder de vluchtdeur door loopt. Zou je hier een helling aanbrengen komt deze in de rijbaan terecht en zal er een obstakel ontstaan welk direct gevaar voor de verkeersveiligheid zal veroorzaken. Daarom is dit niet toegestaan.*

*Evenmin kan, ter overbrugging van de optrede bij de vluchtdeuren, een in het middentunnel kanaal opgeslagen mobiele hellingbaan bij brand of een ander incident voor rolstoelgebruikers een oplossing bieden..*

*Niet alleen in de voor verkeer bestemde tunnelbuizen is het uit veiligheidsoptiek verboden om obstakels aan te brengen die de kans op ongelukken vergroten. Ook in het middentunnel kanaal, dat als vluchtroute kan dienen, is het aanbrengen van obstakels die de doorgang kunnen belemmeren of beperken, eerder een obstakel dan een oplossing. Het middentunnel kanaal is nl. hoofdzakelijk bedoeld als aanvoerroute voor de hulporganisaties (o.a. de brandweer) en dient alleen om die reden al geen obstakels te bevatten.*

*Daarnaast zou gebruik van hulpmiddelen, zoals bijvoorbeeld een mobiele hellingbaan, direct een gevaar opleveren doordat ze een obstakel vormen voor alle (andere) aanwezigen in de tunnel. Bij een eventuele brand met rookontwikkeling en slecht zicht zouden deze obstakels een extra gevaar zijn, ook voor hulpverleningsdiensten.*

#### **Vraag 2:**

*Bent u op de hoogte dat het gewicht van een elektrische rolstoel inclusief gebruiker snel naar de 200 kg. gaat en dat je deze niet over deze drempel kan tillen?  
Zo ja, wat kan hier nog aan gedaan worden.*

#### **Antwoord 2:**

*Het gebruik van het middentunnelkanaal door de weggebruikers bij een incident zal zich slechts in zeer uitzonderlijke gevallen voor doen. Het middentunnelkanaal zal in de praktijk vooral worden gebruikt door de hulpdiensten.*

*Bij een incident, bijvoorbeeld een brand, zal het verkeer dat zich nog voor het incident / de brand bevindt, in de regel door kunnen rijden en zo de tunnel verlaten. Het achterliggende gestremde verkeer zal stil staan en automobilisten zullen via geluidsignalen worden gevraagd om hun voertuig te verlaten en tegen de rijrichting in naar de uitgang van de tunnel te gaan. Ventilatoren zullen er voor zorgen dat hierbij geen hinder van rookontwikkeling wordt ondervonden. Indien nodig zullen medeweggebruikers elkaar daarbij moeten helpen.*

*Slechts bij hoge uitzondering zal via het middentunnelkanaal gevlucht moet worden. Een dergelijke situatie is onlangs geïmagineerd, ook met rolstoelgebruikers. Daarvoor was in scène gezet dat een vrachtauto in brand was gevlogen. Daarachter waren auto's tot stilstand gekomen, waarbij twee auto's op elkaar gebotst waren. In een van de auto's achter de vrachtauto zat ook een weggebruiker met rolstoel. Zodra de brandweer ter plaatse was hebben zij instructies gegeven. Soms hebben ze meegeholpen de rolstoel in het middentunnelkanaal te krijgen en hebben ze aan andere weggebruikers gevraagd betrokkene naar buiten te rijden. Soms is de instructie gegeven aan andere weggebruikers om de mindervalide in de rolstoel naar buiten te rijden door de tunnelbuis zelf. In beide gevallen zijn de betrokkenen buiten door de politie opgevangen.*

*Het middentunnelkanaal is een veilige ruimte van waaruit men de tunnel kan verlaten of indien men beperkt mobiel is waar men kan verblijven in afwachting van verdere hulp. Echter, hoe veilig een tunnel of enig ander gebouw ook is; vluchtvoorzieningen alleen bieden onvoldoende soelaas. Hulp*

Vragen ex art. 48 RvO



DATUM  
20 december 2016

*van omstanders zal voor sommige groepen met een functiebeperking altijd nodig zijn. Rolstoelgebruikers kunnen nu eenmaal niet zelfstandig een trap op, of over een step barrier stappen, of over een geleiderail komen. Dit geldt ook voor veel andere situaties in de gebouwde omgeving of op de snelweg.*

**Vraag 3:**

Bent u het met ons eens als er geen oplossing komt voor dit probleem we automobilisten die gebruik maken van een rolstoel c.q. gehandicaptenvervoer het gebruik van de tunnel moeten verbieden vanuit het oogpunt veiligheid?

**Antwoord 3:**

*Nee, het gebruik van de tunnel is veilig en verantwoord, ook voor mensen met een beperking. Zie de voorgaande antwoorden op de vragen 1 en 2.*

**Vraag 4:**

Partij Veilig Maastricht roept u met klem op om met partners in deze in gesprek te gaan en naar een oplossing te zoeken zodat ook deze doelgroep veilig gebruik kan maken van de tunnel.

**Antwoord 4:**

*Tunnels zijn in het algemeen ontworpen en ingericht om alle tunnelgebruikers een kans te geven zichzelf (met hulp van omstanders) in veiligheid te stellen bij een brand of andere calamiteit. De Nederlandse tunnelwetgeving op het gebied van veiligheid voldoet aan de Europese normen en is op onderdelen zelfs aangescherpt.*

*Alle doelgroepen / weggebruikers kunnen dan ook veilig gebruik gaan maken van de Koning Willem Alexandertunnel.*

Tot zover de beantwoording van uw vragen. Ter nadere toelichting mag het volgende dienen. De Koning Willem Alexander Tunnel is een veilige tunnel voor alle weggebruikers, die voldoet aan Europese en nationale wet- en regelgeving.

Naar aanleiding van een aantal branden in de Alpentunnels is door de EU een Richtlijn tunnelveiligheid (Richtlijn nr. 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 29 april 2004) vastgesteld. Lidstaten van de EU moesten deze richtlijnen voor 1 mei 2006 omzetten naar eigen regelgeving.

De EU richtlijn tunnelveiligheid is in 2006 omgezet naar de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Warvw), met daaraan gekoppeld het Besluit aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Barvw) en de Regeling aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Rarvw). In 2013 is deze wetgeving herzien en is de Barvw komen te vervallen. De laatste aanpassing van de zgn. Tunnelwet (Warvw) dateert van 2015.

Ingevolge de Tunnelwet is de Tunnelbeheerder (i.c. RWS) verantwoordelijk voor het veilig gebruik van de tunnel. De Tunnelbeheerder zorgt er voor - daarbij geadviseerd door de Veiligheidsbeambte - dat de tunnel voldoet aan de wettelijke eisen en dat de tunnel veilig is. De onafhankelijke

Vragen ex art. 48 RvO



DATUM  
20 december 2016

Veiligheidsbeambte heeft de Koning Willem Alexander Tunnel beoordeeld. De tunnel voldoet aantoonbaar aan de veiligheidsnorm voor wegtunnels.

Daarnaast is ook het Bouwbesluit van toepassing. De gemeente is in dat kader het bevoegd gezag en ziet er op toe dat aan het Bouwbesluit wordt voldaan. In het Bouwbesluit zijn o.a. regels gesteld omtrent de toegankelijkheid van gebouwen voor gehandicapten, toegang voor hulpdiensten en technische eisen (onder andere aan de vluchtdeuren).

De voorschriften van afdeling 6.9 van het Bouwbesluit hebben specifiek betrekking op het veilig gebruik van wegtunnels, c.q. tunnelveiligheid. Zij strekken tot implementatie van voornoemde richtlijn tunnelveiligheid. Zijdens de gemeente is vastgesteld dat de tunnel voldoet aan het Bouwbesluit.

Ons College is zowel bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning (verleend voor de bouw van de tunnel) als voor de zgn. openstellingsvergunning. De openstellingsvergunning is door de Tunnelbeheerder aangevraagd, mede op basis van het advies van de Veiligheidsbeambte. Naar aanleiding van het ontwerp zijn geen zienswijzen ontvangen.

Het besluit van ons College op de aanvraag voor de openstellingsvergunning ligt vanaf 15 december a.s. gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

de secretaris,

de burgemeester,

Vragen ex art. 48 RvO



DATUM  
20 december 2016

Bijlage



Vragen ex art. 48 RvO